COMISIÓN DE HACIENDA

(Sesión celebrada el día 30 de noviembre de 2017).

(Ocupa la presidencia ad hoc el señor senador Martínez Huelmo).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 10:16).

–La Comisión de Hacienda del Senado tiene mucho gusto de recibir por la Unión de Exportadores del Uruguay, a las señoras Margarita Varela y Alejandra Medero; por la Gremial de Molinos Arroceros, al señor Jaime Cardozo; por la Cámara Mercantil, al señor Gonzalo González Piedras; por la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay –CAPU–, al señor Ricardo Piñeiro; por el Centro de Navegación –Cennave–, a los señores Alejandro González, Diego Paolillo, Nicolás Constantinidi y a la señora Mónica Ageitos y por los Operadores de carga y descarga de pescado, al doctor Luis Compañ.

En el día de hoy los convocamos a los efectos de que se expidan sobre el artículo 116 de la rendición de cuentas del ejercicio 2016.

SEÑORA VARELA.- Agradezco a los señores senadores integrantes de la comisión que nos reciban en el día de hoy.

Vengo en representación de la Unión de Exportadores del Uruguay y voy a hacer una breve introducción porque contamos con poco tiempo y somos varios expositores.

El tema que nos ocupa hoy está relacionado con la preocupación de los exportadores por la competitividad. Una gran parte de la tarea de la Unión de Exportadores del Uruguay es recibir cotidianamente planteos sobre las problemáticas que tienen las empresas exportadoras, que muchas veces están relacionadas con la dificultad de acceder en condiciones competitivas a los mercados internacionales.

En ese marco, nos trasladaron su preocupación ante la aprobación del artículo 116 y su inclusión en la rendición de cuentas. Desde el punto de vista de la exportación, esta medida, tal cual fue aprobada, impacta en sectores de graneles, por ejemplo en rubros importantes de exportación del Uruguay como el arroz, la madera y la pesca y en los prestadores de servicios de estos graneles. Además, tiene otros impactos que después van a mencionar los actores que hoy nos acompañan.

Lo que más preocupación genera del artículo 116 es la obligación para las empresas de pagar un mínimo de trece jornales a los trabajadores eventuales que se desempeñan en los depósitos portuarios y extraportuarios. Si esta medida entra en vigencia tal cual fue aprobada, cambia las reglas de juego de los negocios ya pactados porque afecta los costos comerciales y logísticos y, justamente, en estos sectores los negocios a veces se hacen a mediano o largo plazo, esto es, a un año o más de un año y se toman los precios internacionales. O sea que el margen para incorporar nuevos costos en sectores que ya están con la competitividad comprometida no existe.

Por lo tanto, uno de los impactos es el cambio de las reglas de juego a través del aumento de los costos. Si bien esto impacta directamente en los operadores, los costos logísticos siempre se terminan trasladando a las cargas, ya sea de exportación, de importación o de tránsito. En definitiva, allí se produce una brecha en el aumento de costos que no se puede trasladar a los precios.

Por otro lado, esto genera incertidumbre.

(Ocupa la presidencia la señora senadora Ayala).

SEÑORA PRESIDENTA.- Pido disculpas por llegar en este momento. No sabía que hoy debía presidir.

SEÑORA VARELA.- Estamos aquí, señora presidenta, a los efectos de plantear nuestra posición sobre el impacto que implicaría la entrada en vigencia del artículo 116, tal cual fue aprobado en la rendición de cuentas.

Agradecemos la oportunidad de traer una propuesta para solucionar el problema que genera la aplicación de este artículo.

Como decía, el impacto en los exportadores, en principio, es un cambio en las reglas de juego porque los negocios de exportación de productos a granel –arroz, madera, pesca y otros artículos– se pactan a mediano y largo plazo. Los precios ya están acordados y los negocios ya están cerrados. Por lo tanto, esto impacta en el medio de negocios ya concretados y tiene como consecuencia un aumento de costos que, por dificultades de competitividad, no es posible que la cadena los absorba.

Es un costo logístico que se termina trasladando a los productos de exportación o importación y genera incertidumbre en cuanto a la posibilidad de cerrar nuevos negocios y de tratar de establecer un costo. Tal como fue aprobado el artículo es prácticamente imposible calcular cuánto le terminará costando al exportador poner arriba del barco una carga determinada.

Muy brevemente, a modo de ejemplo, quería comentar a la comisión un caso del sector de la madera, que hoy no nos acompaña. Los otros sectores están presentes y podrán exponer. El sector madera a granel utiliza, para llevar sus productos al exterior, dieciocho barcos por año, lo que da un promedio de un barco y medio por mes. El promedio de trabajo de esos barcos, una vez que empiezan a cargar, es de cuatro días de trabajo. Se trabaja en varios turnos y, para completar esa carga, se contratan trabajadores eventuales porque justamente no hay una regularidad en las fechas ni en el momento en que llegan los barcos ni en la cantidad que entran por mes. Por eso se utiliza el contrato de eventuales.

Si tomamos este ejemplo de un barco y medio por mes, que generaría seis jornales para una persona que trabajara todos los días, con esta medida –tal como fue aprobada– se duplica el costo porque obliga a pagar un mínimo de trece jornales y hay complicaciones adicionales que seguramente luego plantearán el Centro de Navegación y los demás representantes.

Si el barco llegara sobre fin de mes y una persona trabajara cuatro días repartidos en dos días por mes, se generarían veintiséis jornales. Si ese empleado, además de trabajar en la carga de la madera, fuera contratado por otro operador a lo largo del mes para trabajar, por ejemplo, en la carga de arroz, se generarían otros trece jornales. A eso se debe la gran preocupación que generó el artículo tal cual está redactado.

Ante esta problemática, la Unión de Exportadores del Uruguay, además de articular con los actores privados acá presentes, hizo una rueda de contactos que incluyó al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al Banco de Previsión Social, al Sindicato Único Portuario, a los demás operadores y a los actores parlamentarios. Se llegó a la conclusión de que, de pronto, esta medida se aprobó sin contar con la información suficiente, sin tener muy bien identificado al público objetivo y sin contar con una medición de impacto en las exportaciones y en la logística del resto de las actividades.

En conclusión, los privados trabajamos en forma conjunta para aportar una redacción alternativa que contemple el interés y el derecho de los trabajadores de estar amparados por la atención de salud del Fonasa. Por un lado, la propuesta permite acumular los jornales trabajados por un mismo empleado contratado por distintas empresas para que pueda llegar a los trece jornales que lo habilitan a obtener la cobertura de salud y, por otro, en el caso de que no se alcance ese número de jornales, el empresario que los contrata complementará los aportes correspondientes a 1,25 bases de prestaciones y contribuciones para que el empleado obtenga esa cobertura médica en el mes trabajado.

La propuesta que presentamos tiene foco en ese objetivo de la cobertura de salud y deja sin efecto el resto de las disposiciones que establecía el artículo 116 de la rendición de cuentas.

SEÑOR GONZÁLEZ.- En mi calidad de presidente del Centro de Navegación –Cennave– agradezco el tiempo que nos dispensan.

Quiero ser lo más pragmático posible en el desarrollo de algunos conceptos.

Solicito a los miembros de la comisión que revisen las versiones taquigráficas de las distintas comparecencias del Centro de Navegación ante las comisiones de Asuntos Laborales y Seguridad Social y de Presupuesto integrada con Hacienda, donde hay sobrados argumentos de la inconveniencia de este artículo. Abundar en eso sería no maximizar el poco tiempo del que disponemos. A eso se deben sumar las rondas que el Centro de Navegación se ha permitido realizar con los distintos señores senadores y con las bancadas de los partidos políticos; desde el vamos se trató de sugerir instancias de reflexión sobre este artículo que entró tarde y mal y que, en definitiva, pone en riesgo el desarrollo portuario de todo el país.

Quiero ser muy claro porque estamos profundamente preocupados. De entrar en vigor este artículo, se van a perder cientos de fuentes laborales en los puertos del Uruguay. Esta no es una situación deseada y no fue buscada por el sector empresarial marítimo portuario nucleado en el Centro de Navegación, que tiene control en todos los puertos de la república. Esta reflexión y la sensibilidad que se ha tratado de trasmitir y de generar en los representantes nacionales gira justamente en torno a eso: se pone en riesgo el desarrollo portuario en una región cada vez más competitiva. No quiero entrar en los temas de flexibilización laboral que unos y otros llevan adelante porque no es materia de esta reunión, pero lo cierto es que se va marcando cierta ruta. Este artículo viola definitivamente la cláusula de paz de los convenios vigentes en los consejos de salarios de los tres sectores que hacen a la vida portuaria de este país.

Agradecemos por esta instancia en la que todos estamos poniendo un pienso al tema para acomodar una situación que nunca debió haber surgido pero que, como hoy existe, debemos dejarla lo menos mala posible.

En ese sentido, por un lado, instamos y alentamos a los señores senadores a que tomen la decisión de modificar este artículo y reemplazarlo por el que hoy traemos a fin de que no se transforme directamente en un tiro en los pies al desarrollo marítimo y portuario, no solamente del puerto de Montevideo sino también de otros puertos de la república. Por otro lado, queremos que esto no se dé de frente o no vaya a contramano de lo que se busca, tanto por parte de la autoridad portuaria, encabezada por el Ministro de Transporte y Obras Públicas, como por la Administración Nacional de Puertos y el sector privado, que es la concreción de mayor inversión. Pero si por cada trabajador eventual que contrato estoy contratando a trece –solamente por un jornal–, definitivamente no va a existir contratación portuaria. Con el desaliento a los negocios zafrales y a los intra y extra portuarios, vamos a poner en un innecesario riesgo el desarrollo marítimo portuario.

Si de cobertura mutual se trata, repito lo que ya dijimos: las empresas hacen sus aportes, los trabajadores hacen los suyos y eso ha sido así desde el primer momento. Si un trabajador no tiene el goce de la cobertura mutual no es porque no existan aportes patronales y personales. Lo hemos hablado con el directorio del Banco de Previsión Social hasta el hartazgo. Este tema tiene más de doce años en nuestra agenda y no se soluciona con este artículo, donde un trabajador, por trabajar un día, va a cobrar trece. Así se hace inviable cualquier tipo de desarrollo portuario.

Muchas gracias por su atención.

SEÑOR CARDOZO.- Buenos días. Represento a la Gremial de Molinos Arroceros. Estamos muy preocupados con la posibilidad de que este artículo tenga andamiento en la medida en que puede afectar profundamente todo lo que representan las cargas de arroz en barcos de treinta mil toneladas que se realicen en el puerto de Montevideo. Voy a ser muy explícito y breve porque a continuación van a recibir a la gente de Tacua, que son nuestros operadores portuarios, quienes realizarán un detalle preciso en cuanto a todo lo que implica el encarecimiento y los costos que tendría la implementación de este artículo.

A los efectos de visualizar y maximizando las posibilidades de que esto entre en vigencia, señalo que una tonelada de arroz cargada en bolsas de cincuenta kilos en un barco de treinta mil

toneladas está en el orden de los USD 18 por tonelada. Si esto entra en vigencia, reitero, maximizando las consecuencias, puede llegar a costar USD 320 la tonelada.

Muchas gracias.

SEÑOR COMPAÑ.- Represento a los operadores portuarios del sector carga y descarga de pescado. Las características especiales de nuestro sector refieren a que es un trabajo que se realiza desde siempre en la modalidad a destajo. En ese sentido, para las empresas no es posible determinar cuántas jornadas de trabajo tendrá cada trabajador y tampoco cuántos trabajadores serán necesarios para realizar las distintas operaciones a lo largo de un mes. Esto hace imposible integrar el impacto que tendría el artículo 116 dentro de la ecuación económica de cada empresa.

Por otra parte, se desnaturaliza por completo la modalidad de trabajo a destajo previsto, inclusive, por la normativa laboral vigente. Es evidente que la norma en cuestión no se dirige a este sector de la actividad portuaria, pero llegaría a afectarla profundamente. En todas las convocatorias, desde el año 2005, a los consejos de salarios, todos los convenios colectivos que hemos firmado con el Suntma, han contemplado el trabajo a destajo, con el acuerdo, obviamente, de los trabajadores. Me preguntarán por qué estos acuerdos. Porque para el trabajador mismo es mucho más provechoso esta modalidad de trabajo que cualquier otra. Obviamente, el que la empresa portuaria tenga que absorber trece jornales como mínimo en un mes desnaturaliza absolutamente su accionar y me permito decir, con todo respeto pero con toda preocupación, que esto significa que muchas empresas portuarias deberán cerrar sus puertas. La cantidad de mano de obra entre efectivos y eventuales que manejan los operadores portuarios puede llegar a más de mil o, quizás, mil quinientos. Esos puestos de trabajo estarían en peligro.

Por otra parte, hay una afectación de los convenios colectivos vigentes. Estos ya están firmados y se cumplen con total normalidad. Me refiero a los suscritos entre Suntma –el sindicato– y los trabajadores. En definitiva, se estaría desconociendo un convenio colectivo que, como los señores senadores saben bien, tiene pesos y contrapesos, se hacen concesiones mutuas, recíprocas, como en todo convenio. Esto cambiaría absolutamente la ecuación y traería como consecuencia que algunas empresas –con esto no quiero ser alarmista– tengan la necesidad de cerrar sus puertas y otras deban renunciar a este tipo de convenios.

Por lo tanto, nuestras empresas –a través del colectivo que nos acompaña– piden la supresión del artículo 116 y su modificación, en el entendido de que estamos de acuerdo con que todos los trabajadores deben tener acceso al Fondo Nacional de Salud. Ese no es el problema. Sinceramente nosotros creemos que el espíritu fue contemplar esa eventualidad, pero la introducción de la posibilidad de contar con trece jornales en el caso de aquellas personas que efectivamente no los trabajaron, desvirtúa totalmente la ecuación y hace inviable la actividad de los operadores portuarios, sin perjuicio de los costos que los armadores –que son los clientes de los operadores portuarios– no están dispuestos y no pueden abarcar.

Muchas gracias.

SEÑOR PIÑEIRO.- Vengo en representación de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay.

Este artículo nos afecta profundamente, sobre todo porque el sector de la pesca viene atravesando desde hace algunos años una grave crisis, que ya es pública. Quería poner énfasis en que la carga y descarga de los barcos pesqueros es el tercer ítem dentro de los costos: en primer lugar, está la tripulación; en segundo término, el combustible y, en tercer lugar, la carga y descarga de los barcos. Con la aplicación de este artículo, los costos de la carga y descarga pasarían a ser de un 70 % a un 120 % más de lo que se está pagando hoy. Esto, en la situación actual es imposible de afrontar, y nos obligaría a hacer una reestructura en el área de la carga y descarga, con lo cual se perdería el 80 % de la fuente de trabajo. Quería plantear esto porque estamos muy preocupados por este tema.

Muchas gracias.

SEÑOR MICHELINI.- En primer lugar, si bien la rendición de cuentas es estudiada en las dos Cámaras, hubo una situación política que determinó que lo que se votó en la primera Cámara –naturalmente, no es responsable de esto la oposición, sino el Gobierno– fuera suscrito en la segunda. Nos comprometimos a estudiar varios artículos y este es uno de ellos.

El problema es que cuando nos metemos en el tema, no sé si porque a uno le pesan los años o porque la materia es compleja, se abren varias ventanas que no nos permiten hacer pie. Obviamente, que si el objeto fue el Fonasa podría haberse redactado de otra manera.

Por otro lado, en el inciso primero del artículo 116 aprobado se habla de la dotación de personal estable y el inciso segundo se refiere al caso de que las empresas requirieran mano de obra eventual. Tengo la información de que en varios ámbitos del puerto, en algunos casos por convenio colectivo y en otros por decreto o por ley, el personal estable ya tiene más de trece jornales.

La primera pregunta que quiero hacer es si eso es así para conocer la magnitud del problema, sin importar que les asista o no razón. Si el personal estable ya tiene asegurados esos trece jornales, habrá alguna actividad con personal eventual, como la maderera o la del arroz, que tendrá un problema más importante, pero no abarcaría a todo el mundo, sino solo a los eventuales. Hago este análisis para que ustedes me confirmen o no si el razonamiento que estoy haciendo es adecuado.

Obviamente, los trabajadores siempre quieren tener estabilidad. Eso es lógico y tienen derecho a que sea así. El problema es que, si por tratar de lograr esa estabilidad después algunas empresas ya no están, la estabilidad llevaría a la pérdida de empleo. La pregunta concreta es si ustedes creen que el artículo 116 es estrictamente para eventuales o también impacta en toda la dinámica de los estables.

El segundo aspecto que quiero abordar es si en los últimos días o semanas han tenido contacto con el Gobierno o los trabajadores de forma de tratar de acercar a las partes. El tiempo pasa y el 1.º de enero entra en vigencia la ley. No podemos iniciar ahora un trámite parlamentario que luego muera en la segunda Cámara; cuanto mayor consenso tengamos entre todas las partes, más fácil será la modificación parlamentaria, porque, sea justo o injusto lo que se votó, es lo que se aprobó. Reitero a pregunta. ¿Han tenido contacto con el Gobierno y con el sindicato, ya sea a través de los representantes directos o legales? Los abogados a veces se conocen por haber ido a la misma universidad y se pasan información.

La tercera pregunta –quizás mi exposición esté un poquito desordenada– es si ustedes consideran que, en caso de que los días pasen, la reglamentación –aunque no sea perfecta– podría contemplar alguna de las inquietudes que están planteando.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Uno de los contactos que hicimos desde el vamos fue con el propio senador Rafael Michelini en su despacho cuando esto tuvo media sanción y compartimos la preocupación sobre este artículo y el de desarrollo portuario. Para nosotros quedó claro y aportamos los documentos para poner en un correcto cuadro de situación al cuerpo legislativo. Del análisis que hicimos sobre este artículo surge que esto va a afectar directamente los negocios eventuales del puerto.

El puerto de Montevideo es un puerto multipropósito; tiene una terminal especializada de contenedores y muelles públicos que son controlados por la Administración Nacional de Puertos. En dichos muelles conviven las más variadas actividades, entre otras, la de la carga y descarga de contenedores. Hay varios operadores de contenedores, algunos con mayor protagonismo que otros. Es un puerto que descarga fertilizantes, que carga ganado, madera de chips y bloques de parqué, descarga yeso, arroz, autos y hasta recibe cruceros.

Para pasar a responder las preguntas del senador, obviamente que este artículo no solo atenta, sino que va a hacer desaparecer del Puerto de Montevideo cuanto negocio eventual exista. Quiero ser claro con esto, porque uno puede hablar de la carga y descarga a granel, pero voy a dar el ejemplo del negocio de los autos. Aquí arriban buques para descargar cien autos que es el punto de equilibrio entre decidir si viene a Montevideo o los descargan en Zárate, Argentina, que es un puerto especializado en autos. Hoy, un buque de transporte de autos contrata a cincuenta choferes para descargar cien autos, por lo tanto, paga cincuenta jornales. Si el 2 de enero un buque *car carrier* llega a descargar, cada chofer va a cobrar trece jornales en lugar de uno, lo que hace inviable el negocio. ¡Olvidémonos de tener carga o descarga de autos! Ahí empieza todo el efecto dominó. Quiero ver cuánto va a pagar el consumidor por un auto, que ya de por sí está caro, y qué van a hacer las concesionarias. Pongo este ejemplo para bajar la situación a tierra. Es cierto que el negocio de contenedores es masivo porque es más estable ya que las compañías navieras tienen frecuencias semanales y vienen a buscar la carga uruguaya, pero también hay que tener en cuenta el tránsito que nos da Argentina y Paraguay. Esa frecuencia hace que los trabajadores de las terminales especializadas o de contenedores –en algunos casos de empresa– tengan trece, dieciocho o veinticuatro jornales, porque este tema también hace, desde el vamos, a la negociación colectiva y al

acuerdo bipartito de las empresas. Por eso siempre dijimos que esto se tiene que derogar, está mal, pero se votó. Entonces, ahora estamos buscando otras alternativas con mucha seriedad y responsabilidad sin afectar la operativa de los puertos del Uruguay especialmente el de Montevideo y sin perder las fuentes laborales que creo que es el eje. Insisto, las empresas pagan el aporte patronal para la cobertura mutual. Los trabajadores hacen sus aportes y si el sistema no se lo da, es un tema del BPS y no de las empresas ni del trabajador eventual. Otra cosa es pagarle trece jornales cuando trabaja uno.

Respecto a la pregunta de si hemos tenido contacto, nosotros hemos negociado durante diez meses en los consejos de salarios con el sindicato. El laudo lo firmamos nosotros y ellos, hay una cláusula de paz y todo lo que hace a la naturaleza salarial fue discutido en depósitos con su laudo, en operadores y en el sector de Agencias Marítimas. Lo que decimos es que no tenemos problema de discutir todo donde sea, pero díganos en qué cancha porque si no, entramos en un desgaste tremendo porque discutimos –respetando la negociación colectiva– y destinamos e invertimos diez meses de nuestro tiempo para negociar y el laudo se firma después.

Lo que nos llama mucho la atención –disculpen– es que después aparezcan decretos o artículos de ley sin que se haya tenido la sensibilidad de preguntar a la contraparte, que somos nosotros, a pesar de que hemos trabajado en muchos otros temas con la Cámara de Senadores y la Cámara de Representantes. Uno espera que cuando se pone un aditivo –aunque entre muy tarde y demás, con todo el acuerdo político y a tapa cerrada– nos pregunten qué pensamos, para conocer la opinión de la contraparte, venimos corriendo este tema muy de atrás. Hasta el propio sindicato –alguna de sus bases habla con las empresas– están preocupados porque –si me permite– se fueron de mano con este tema y hoy saben que respecto a la cobertura mutual podrán encontrar un arreglo, que lo debe haber dado el BPS hace diez o doce años, como vengo diciendo, pero lo que hoy está en riesgo es la fuente laboral de la gente y ni que hablar el desarrollo de las empresas.

Entendemos que con el sindicato tenemos los ámbitos para negociar, que son los consejos de salarios, pero lo que está laudado, está laudado, porque también está firmado por ellos y por algo lo hicieron.

Este tema tiene su origen en un importante conflicto que se dio en una terminal especializada del puerto de Montevideo, que hasta hoy tiene consecuencias. Los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social firmaron el decreto n.º 248/2015 por el cual se obligaba a las empresas a pagar trece jornales como mínimo a los operadores de contenedores. El asunto es que, en realidad, ese decreto no afectaba a las empresas que estaban en conflicto porque ya pagaban entre dieciocho y veinticuatro jornales. Entonces, ¿a quién perjudicó? Perjudicó a la pequeña empresa operadora portuaria del puerto de Montevideo y afectó duramente a los puertos de Fray Bentos, Paysandú y Nueva Palmira. Frente a ello nosotros reflexionamos –y fue aceptado por ambos ministros, al punto tal que fuimos parte de una comisión de instrumentación– y alertamos que este decreto tendría una consecuencia mayor porque, al mismo nivel de actividad, mismas condiciones de trabajo. Estaba claro que este tema se iba a presentar por consejo de salarios, por otro decreto u otra vía. ¡Acá lo tenemos! Ese decreto generó el antecedente tratando de resolver una situación puntual en una terminal de contenedores que no se pudo solucionar porque se le exigía pagar trece jornales cuando ya se pagaba entre dieciocho y veinticuatro jornales, pero obviamente que en forma horizontal se quiso copiar, y acá estamos.

Con respecto a la pregunta de si la reglamentación solucionaría el problema, creo que no. Estamos enfrentados a otro problema que es el de la interpretación de las cosas. Tenemos laudos y cada cual interpreta lo que quiere; tenemos asambleas permanentes y paros, etcétera, todo por un tema de interpretación. Estamos en esa eterna discusión de qué quisimos decir. De ahí, pues, que debamos ser muy quirúrgicos con estas cosas porque, si queda una puerta abierta, se puede presentar un conflicto.

SEÑOR CAMY.- Saludamos y agradecemos la presencia de los representantes de la Unión de Exportadores del Uruguay, de la gremial de molinos arroceros, de la Cámara Mercantil, de los operadores de carga y descarga de pescado, del Centro de Navegación y de CAPU.

En esta reiterada comparecencia queremos agradecerles los argumentos que, en nuestro caso, consolidan la posición que el Partido Nacional expresó en oportunidad de tratarse el proyecto de ley de rendición de cuentas en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, ámbito al que concurrieron.

En ese momento manifestamos nuestro voto contrario a lo que proyectaba el artículo 116 de la norma.

En este ámbito, que es el marco de trabajo que tenemos, era mi intención formular algunas preguntas que ya fueron contestadas en las distintas exposiciones que tuvieron lugar.

Tomé detenidamente nota de que, por ejemplo, la señora Varela, en representación de la Unión de Exportadores del Uruguay, realizó juicios tan contundentes como que hay una afectación directa al acceso competitivo a mercados internacionales; que hay un impacto directo en las posibilidades de exportación de los rubros graneleros a nivel del pescado, del arroz y de la madera y que, además, hay cambios en las reglas de juego, lo que conlleva una directa afectación en lo que a certezas y consecuencias refiere. A eso le sumo, por ejemplo, el juicio del señor presidente del Centro de Navegación en cuanto a que se perderán cientos de fuentes laborales en el sector portuario del país y se pondrá en riesgo el desarrollo portuario. Nos lo dicen hoy acá instituciones muy representativas en el país, de más de cien años de antigüedad, nos lo dijeron en la instancia presupuestal y lo dijeron también en su comparecencia a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social, instancia en la que el señor Cardoso señala, en nombre de la gremial de molinos arroceros, que puede afectar, por ejemplo, el costo de una tonelada de arroz, en bolsas de cincuenta kilos, de USD 18 a USD 320.

Me parece que, como integrantes del Poder Legislativo y del Senado de la república debemos considerar la seriedad y gravedad de esta alerta. Coincido con el señor senador Michelini y respeto las diferentes miradas y argumentos que existen al respecto, pero hay un tema de tiempo. Cuando el sector exportador del país, cuando el trabajo y el desarrollo del país –que todos queremos y buscamos de la misma manera– alertan al poder del Estado, que hace las leyes, de una situación en la que estamos incurriendo por culpa de la propia gestión legislativa, no nos podemos quedar sin respuesta, debemos ser contundentes.

Estoy de acuerdo con la propuesta que trajeron los invitados sobre una modificación legislativa. Tenemos responsabilidades legislativas que debemos cumplir. Creo hablar en nombre del Partido Nacional, aquí está el senador Heber, presidente del directorio de mi partido. Tengo la versión taquigráfica de la sesión en la que vinieron integrantes de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay que, si bien estuvieron por otros temas, aludieron al artículo 116. Aquí hay una clara limitación en el derecho de negociación colectiva y hay un incumplimiento del mandato legal que promociona la negociación colectiva. Eso tiene que quedar claro en las versiones taquigráficas.

El artículo 2.º de la Ley n.º 18566 consagra el derecho que tienen las organizaciones de trabajadores y de empleadores de «adoptar libremente acuerdos sobre las condiciones de trabajo y empleo, y regular sus relaciones recíprocas». Obviamente, esto está vulnerado por lo que se votó en el artículo 116.

Digo incumplimiento del mandato legal de promover la negociación colectiva porque el artículo 3.º de la ley 18566 dice: «El Estado promoverá y garantizará el libre ejercicio de la negociación colectiva en todos los niveles. A tales efectos adoptará las medidas adecuadas a fin de facilitar y fomentar la negociación entre empleadores y trabajadores». Obviamente, la inclusión de esta norma es un fuerte oponente a la negociación colectiva y flagrantemente vulnera lo que se ha logrado.

Por respeto a la calificación de la delegación que hoy nos visita no podemos menos que dejar marcada la posición a efectos de no aportar más daño, al que creemos que ya es muy grande, dilatando en el tiempo este tema. En mi opinión, deben existir medidas legales, no reglamentarias, que sean claras y determinantes, que no dejen lugar a dudas, fundamentalmente cuando se nos está dando una alerta tan contundente sobre la afectación de la competitividad del sector exportador del país, alerta sobre la generación de trabajo y sobre la pérdida de actuales puestos de trabajo en el puerto.

Sin titubeos y con contundencia queríamos dejar planteada nuestra posición contraria al artículo. Nuestra preocupación ya no está en lo que pasó sino en lo que se viene, es decir en respaldar la propuesta legal alternativa que nos hace llegar la delegación

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos a la delegación su visita y estamos a las órdenes.

(Se retira de sala la delegación de la Unión de Exportadores del Uruguay y otras cámaras y gremiales).

(Ingresan a sala los representantes de la empresa Tacua S.A.).

–Muy buenos días. Muchas gracias por haber venido a la comisión. Ustedes saben cuál es el tema que estamos tratando, así que estamos abiertos para escuchar opiniones y sugerencias al respecto.

SEÑOR SOLOCHIELLO.- Buenos días, señores senadores. Mi nombre es Gerardo Solochiello, soy el gerente general de Tacua, empresa operadora portuaria.

Antes que nada, queremos agradecer el espacio y el tiempo que nos dan para poder mostrarles, de la forma más sintética y clara posible, cómo impacta el artículo 116 de la rendición de cuentas, ejercicio 2016, en nuestra actividad.

Nuestra operadora tiene casi treinta años en el mercado. Trabajamos en todos los puertos del país haciendo cargas, descargas y estibas. Somos los operadores por excelencia de la exportación, es decir, somos los que operamos la mayoría de la exportación, fundamentalmente desde el puerto de Montevideo.

Entre los productos de exportación que manejamos, a los efectos de esta exposición vamos a detenernos en el arroz. Creemos que en ese caso podemos ver claramente cómo impacta el artículo 116.

Como los señores senadores saben, el arroz es un producto fundamental en la exportación del país. En este sentido, a nivel mundial, Uruguay está ranqueado entre los primeros exportadores. Son varias las modalidades de venta de este producto; una de ellas es el arroz embolsado y hay puertos en el mundo que lo compran de esa forma. La carga de los buques de arroz tiene sus particularidades.

Al final de nuestra intervención vamos a darles un material para que puedan analizarlo. Los números que podemos manejar quizá sean muchos, sé que quedan registrados, pero también es bueno que los tengan en una síntesis que hicimos previamente para que cada uno cuente con ese material.

Voy a tratar de graficar cómo se realiza hoy una operativa de carga de bolsas de arroz y cómo sería si se hace aplicando el artículo 116. En el puerto de Montevideo los barcos cargan habitualmente alrededor de 33.000 toneladas de bolsas de arroz. Eso es porque se venden tonelajes mayores y se fraccionan en función de que pueda llevar un barco y las restricciones de puerto y de calado del puerto de Montevideo. Un buque tipo, carga entre treinta y un mil quinientas y treinta y cuatro mil quinientas toneladas, en el Puerto de Montevideo. Para ello, la entrega de arroz al barco ronda las 3.000 toneladas por día, que es a lo que se comprometen los exportadores cuando cierran una venta en el *charter party* del contrato. Esa cantidad es lo que pueden entregar todos los molinos juntos al barco, al muelle.

Para lograr ese objetivo y de acuerdo con la ley de puertos, tenemos que trabajar durante veinticuatro horas. Hacemos tres turnos de ocho horas de trabajo y los cubrimos con manos de trabajo. ¿Qué es una mano de trabajo o de estiba? Es un equipo que trabaja de manera sincronizada para entregar la mercadería desde el muelle, desde el puerto a donde ingresa el camión o el vagón, hacia la bodega. Esas manos de trabajo en los barcos de arroz embolsado están compuestas por treinta y ocho o treinta y nueve personas. De esas treinta y nueve personas –que se componen de un encargado, un apuntador, un herramentero, un encargado de seguridad laboral, un limpiador, un capataz y varios estibadores– las que hacen el trabajo de movilización de las bolsas son los estibadores. Cada mano consta de veinticinco estibadores. Para poder cumplir con el ritmo de las tres mil toneladas diarias tenemos que movilizar mil toneladas en cada turno de ocho horas. De acuerdo con el rendimiento actual de los embarques, las tres mil toneladas implican tres manos de trabajo. Si promediamos los últimos cinco o seis años, casi todos los barcos los trabajamos con un promedio de 2,9 manos de trabajo, sostenidas a lo largo de todo el embarque.

El escenario actual es el siguiente. Vamos a pensar solo en los veinticinco estibadores por manos y dejamos el resto de los roles para no complejizar mucho el análisis. Cada uno de los veinticinco estibadores está cobrando –con una productividad que tiene que ver con la regulación del

trabajo, y de acuerdo con el jornal básico establecido en el consejo de salarios– alrededor de $ 1.900 o $ 2.000 por ocho horas de trabajo, más los aportes sociales. Por lo tanto, la situación que hoy se está dando es que se trabajan tres manos, veinticinco estibadores por mano, son setenta y cinco estibadores que están cubriendo cada turno de trabajo por un jornal de $ 2000 cada estibador. En el segundo turno, hay tres manos que van a hacer el mismo trabajo, nuevamente, hay setenta y cinco estibadores que van a percibir el salario de $ 2000 cada uno más leyes sociales. Con el tercer turno de trabajo pasa exactamente lo mismo: se convocan a los setenta y cinco estibadores más todo el resto del personal y la empresa le paga ese jornal. ¿Qué pasa cuando llega al cuarto turno de trabajo al otro día? Los estibadores, generalmente, repiten, es decir, se presentan los que fueron en el primer turno, ingresan al segundo turno. La rotatividad, es decir, las personas que no repiten andan en el entorno del 37 % o 38 % y en todo el buque andan en 28 % los que rotan. Por lo tanto, en un barco que se sostiene, que trabaja durante once o doce días, dependiendo de las condiciones climáticas y algunas particularidades de este tipo de embarque, se dan equis cantidad de jornales que son los que implican estos estibadores haciendo la tarea. Estos números concretos rondan en el entorno de los $ 6:000.000, es decir, que pagamos más o menos esta cifra más las leyes sociales los por estibadores que cumplen la tarea. La incidencia en el precio final por tonelada que paga el exportador en la carga de arroz embolsado es de un 56 % lo que se le paga al estibador. El precio que hoy están pagando los exportadores es alrededor de los USD 17 o USD 18 por tonelada.

¿Qué pasa con el artículo 116? Si tomamos la misma logística, el mismo trabajo y el mismo barco, en el primer jornal, es decir, el primer turno, se convoca a las tres manos de estiba, es decir, a veinticinco estibadores por mano son setenta y cinco personas que vienen a trabajar al barco y cobran trece jornales. En números reales, a

$ 2.000 cada jornal, cada estibador está recibiendo más o menos $ 26.000, más o menos, son USD 1.000 por ir al barco a trabajar.

En el segundo turno tenemos la misma situación. Se van a presentar todas las manos de trabajo, es decir, los setenta y cinco estibadores y, cada uno, va a recibir sus USD 1.000 y van a hacer la tarea en las mismas condiciones, aunque se puede complejizar muchísimo, pero supongamos que sigue todo tal cual se opera actualmente.

En el tercer turno de trabajo van a venir nuevamente todo el equipo, los setenta y cinco estibadores, que van a cobrar cada uno esos USD 1.000. Las cifras, sin complejizar demasiado, son las siguientes: setenta y cinco estibadores a USD 1.000, más el resto del personal, equivalen a más de USD 100.000 por ocho horas de trabajo. El asunto más complicado es qué pasa con el cuarto turno. El cuarto turno, al otro día

–aclaro que es personal eventual, de changa, que hace varias tareas y cuando tiene la oportunidad de trabajar en el puerto, lo hace– seguramente, si tienen asegurado un monto importante, no vaya el cuarto turno, y no tenemos cómo hacer para que lo haga. Lo que seguramente se va a dar es que para el cuarto turno vengan otras setenta y cinco personas a las que les tenemos que pagar la misma cantidad de plata. Si hacemos una mirada de los treinta y ocho o cuarenta turnos que puede llevar un barco –este número no escapa a la realidad– tenemos que multiplicar esos ciento y pico mil dólares más leyes sociales que tenemos por turno por cuarenta. Es decir que el costo final de mano de obra para un barco de este tipo andaría en los USD 5:000.000 o USD 6:000.000 lo que haría que el precio que estamos pagando hoy de USD 17 o USD 18 por tonelada aumentaría un mil por ciento, por lo menos.

Esto es en cuanto al operativo concreto, es decir, a la realidad operativa. Pero a esto le tenemos que sumar todas las contingencias jurídicas –están acá los asesores legales– que también puede traer el artículo 116. Corresponde que la doctora Viñoly y el doctor Algorta expliquen todos estos imprevistos jurídicos que puede traer el artículo 116.

SEÑORA VIÑOLY.- Muchas gracias por recibirnos.

Un poco en la línea planteada por el señor Solochiello, quiero agregar que el artículo 116 –tal como está redactado– hace insostenible la viabilidad de la empresa, debido a las contingencias jurídico legales que enfrentará, en tanto la interpretación a la que se presta la norma, así como está, es de hipótesis inabarcables e impensables.

En un barco se emplean aproximadamente cuatrocientos trabajadores, donde la rotación es una constante que anda en alrededor de un 30 %, sin tener jornales garantizados. El tipo de personal que acude a la estiba, muchas veces, si surgen otras changas o tareas que a ellos les signifique mejor ingreso –como sucede frecuentemente con la construcción– se presentan dos o tres día de trabajo y después no van más. Es de esperar que la rotatividad en este caso –porque es muy probable que esto se aproveche– sea de un 100 %.

Por lo tanto, ¿a quiénes les garantizamos los trece jornales? ¿Hasta cuándo hay que garantizar los trece jornales? ¿Qué pasa si un barco llega el día 28 o 29 del mes y se extiende la tarea hasta el mes siguiente? ¿Son trece jornales por el primer mes y trece jornales por el otro? En total, ¿veintiséis jornales? Podríamos seguir y seguir dando estos ejemplos. En definitiva, ¿a quién le pagamos los trece jornales?

Prevemos que la empresa se enfrentará a cientos de cientos de reclamos por los trece jornales garantizados, porque no cabe duda que, de acuerdo a como está redactada la norma, es un derecho que tiene el trabajador. No habrá empresa –por lo pronto Tacua– que pueda sostener esta realidad porque es impensable.

SEÑOR ALGORTA.- Con respecto a todo esto, no encontramos ninguna norma internacional, en ninguna parte, que respalde este parámetro de los trece jornales. No encontramos sentido a un movimiento como este para un puerto normal o para una operadora como Tacua, que en algunos meses trabaja hasta quince días como máximo.

Lo que establece este artículo es insostenible, sobre todo por el personal que se contrata. Se trata de gente de contextos marginales, que no están preparados, que terminaron la escuela, pero no mucho más y que en muchos casos tienen antecedentes penales. Todo esto genera que el personal no tenga un hábito de trabajo que permita asegurarle a la empresa decir «le pago trece jornales a este trabajador y viene a todos los barcos».

Como ya dijimos, la deserción ronda el 30 %. Es mucho más alta que en cualquier otro rubro del mercado.

SEÑORA VIÑOLY.- Además, dentro de las variadas hipótesis, nos preguntamos: los aportes al Banco de Previsión Social que daba hacer la empresa, ¿tendrán que ser por los trece jornales fictos que hay que garantizar, o por los jornales que efectivamente realice el trabajador? En aquellos casos en que hay una deserción voluntaria, es decir que se presenta un día y no vuelve más, ¿hasta qué punto le debo garantizar los trece jornales?

Si queremos bajar esto a la práctica, a la realidad, resultan inabarcables las hipótesis, porque por ejemplo puede venir una persona a trabajar y al turno siguiente no presentarse, por cuanto vendrá otra. Por lo tanto, el primero que vino tendrá trece jornales, pero el segundo también, y así podemos seguir. Pero, ¿hasta cuándo? ¿Hasta cuándo se le deben garantizar al trabajador los trece jornales?

El planteo queda hecho. Tenemos millones de interrogantes, pero no certezas. La única certeza es que para la empresa es inviable sostener esto.

En definitiva, terminaremos perdiendo todos, porque la empresa tendrá que dejar de realizar su actividad y estos trabajadores, a los cuales se busca proteger con la garantía de trece jornales, se quedarán sin salida laboral. Si la empresa no puede soportar estos costos, tendrá que cerrar, dedicarse a otra cosa e, insisto, esos trabajadores no tendrán salida laboral.

Quedamos más perjudicados que beneficiados que, obviamente, es la intención de la norma. Se quiere proteger al trabajador, pero así es insostenible.

SEÑOR ALGORTA.- Hay otra cosa que no es menor, que es la interpretación que le den los magistrados y los organismos públicos a este artículo tal cual lo estamos haciendo nosotros en este momento. Pueden surgir infinidad de variedades de interpretaciones que darían una incertidumbre jurídica gigantesca. Entonces, dependiendo a qué juzgado vayamos a aplicar este artículo va a ser la interpretación que le dará el juez. ¿Y qué interpretación le va a dar la DGI? ¿Qué interpretación le va a dar el BPS? El vacío legal que deja o la interpretación legal es amplísima y la casuística de casos también, es inabarcable.

SEÑOR CAMY.- En primer término, queremos agradecer la presencia en comisión de nuestros invitados. Integro la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social y no pude asistir en ocasión de su concurrencia; luego accedí a la versión taquigráfica.

En la presente jornada tuvimos la visita de la delegación de la Unión de Exportadores del Uruguay, de la Gremial de Molinos Arroceros, de la Cámara Mercantil, de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay, del Centro de Navegación y de los operadores de carga y descarga de pescado, por lo cual no es nuevo ese aporte. En particular, quiero agradecerles el acceso a una información más detallada de la logística de exportación del arroz. El señor Jaime Cardozo, de la Gremial de los Molinos Arroceros, nos comunicó que el costo podría pasar de USD 18 por tonelada en bolsa de cincuenta kilos a USD 320, lo cual realmente es alarmante.

Esta delegación nos agrega un énfasis en el tema de la incertidumbre jurídica por la forma como está redactado. En la Comisión de Hacienda integrada con la de Presupuesto, en ocasión de tratarse este polémico artículo 116 de la rendición de cuentas, básicamente quienes nos opusimos, estábamos en contra porque existiría un atentado a la competitividad o al acceso competitivo a los mercados internacionales del país. Creo que ahora se agregan dudas sobre cuáles pueden ser las derivaciones finales de la interpretación jurídica del artículo. Nosotros pensamos que limita el derecho a la negociación colectiva y que también hay un incumplimiento al mandato legal de promover la negociación colectiva.

Queremos preguntar concretamente a la delegación si están en conocimiento de una propuesta alternativa que se ha hecho llegar por parte de la delegación que concurrió recién a la comisión. En ese caso, quería saber si coinciden en que esa propuesta puede comprender la situación que nos están denunciando y solucionarla.

SEÑORA PRESIDENTA.- Ellos han presentado otra propuesta.

SEÑOR SOLOCHIELLO.- Nuestra propuesta tiene alguna diferencia en un párrafo.

Como sabrán, este tema nos preocupa muchísimo y, en ese sentido, nos estamos moviendo a todo nivel, por lo que a veces se puede dar algún tipo de cruce de información.

En la última reunión que tuvimos con el centro de navegación, la unión de exportadores, la asociación de cultivadores de arroz y las empresas exportadoras de arroz, logramos un consenso en cuanto a una propuesta única, pero nosotros creímos que le faltaba claridad en el tiempo en el cual se aplicaría. Se trata de la compensación para la cuota mutual del obrero. En ese sentido, la comisión que estuvo anteriormente presentó una propuesta de anteproyecto de ley que nosotros compartimos. Podrá haber diferencias con la propuesta que tiene en su poder la señora senadora, pero creo que alternativas hay muchas. Lo que sí queremos que quede claro que la particularidad de la carga de la mercadería en general hace a la preocupación. No es lo mismo cómo repercute en el precio final, pero sobre todo en la exportación, una operadora de contenedores, de graneles u otro tipo de mercadería, que quien necesita, por lo menos, cien personas por turno de trabajo, en el mejor de los casos, aunque podrían ser cuatro, cinco o seis manos si así lo demandara el negocio.

Respondiendo a la pregunta del señor senador estamos coordinados con las Cámaras y con la comisión que vino previamente, con lo cual estamos en condiciones de presentar el mismo anteproyecto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tengo una duda.

En la propuesta que nos enviaron hace unos días se hablaba de registro o bolsa de trabajo. Mi pregunta es: ¿por qué razón eso fue eliminado de la otra propuesta?

SEÑOR SOLOCHIELLO.- El tema del registro es muy interesante. Nosotros somos pro registro, creemos que sería muy bueno saber quiénes brindan el servicio a toda la actividad portuaria. La verdad es que por el tiempo que tenemos –sabemos que a partir del 1.º de enero comenzaría a regir el artículo 116–, hay un debate importante que está dándose entre todos los actores portuarios. Como somos los únicos que tenemos la idea de hacer un registro y no tuvimos eco en el resto de las empresas negociamos para que este anteproyecto sea posible y pueda dar luz a esta situación, antes de fin de año. Solamente es por esta razón que no queremos seguir hablando del registro, de la bolsa o de cosas que si bien sería mejor para el trabajador y para el ámbito portuario, implicaría un debate que no

sabemos qué tiempo llevaría y seguramente el 1.º de enero nos encontraría preguntándonos qué hacemos con el barco que tenemos en el puerto.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quiero decir que lamento no haberle preguntado a la otra delegación anterior por qué razón no están de acuerdo con el registro porque sería interesante saberlo. Capaz que podemos pedirles que nos den su opinión acerca de tener un registro y una bolsa de trabajo.

SEÑOR CAMY.- En la misma dirección de la pregunta realizada por la señora presidenta, porque me parece muy interesante, no solo la pregunta, sino, también, la respuesta, me gustaría saber cuáles fueron los argumentos por los que a pesar de la coincidencia entre las Cámaras y los sectores involucrados en este particular interés, ¿por qué creen ustedes que el registro es positivo y los demás no? La ley de puertos de 1992 –todos estamos de acuerdo que es una buena ley, porque nadie la ha sacado–, se hizo sobre la base de que una de sus prioridades fuera la eliminación de los registros, de lo que era la ANSE y, previamente a la ley, la Comisión Administradora de los Servicios de Estiba, cuando se hablaba que nuestro puerto era sucio, en la lógica de la denominación portuaria, según me han expresado.

SEÑORA PRESIDENTA.- Sin tener la intención de polemizar con el señor senador Camy, creo que no sería conveniente comprometerlos a tener que decir cuál es la razón por la cual la otra parte no está de acuerdo. No obstante ello, me gustaría saber si están en condiciones de responder por qué ustedes están de acuerdo con el registro.

SEÑOR SOLOCHIELLO.- En primer lugar, quiero decir que cada empresa tiene su historia. En mi caso, hace 25 años que trabajo en esta empresa en particular; empecé trabajando con ANSE y pedí su personal. También conozco otros puertos del mundo, donde estuve haciendo cursos, otro tipo de actividades y recibiendo mercadería. Hay muchos puertos que tienen registros y también muchos que encontraron una solución para la situación de puerto sucio, como el caso de Veracruz, en México. Se agremiaron los sindicatos, los gremios de estibadores hicieron un registro de quienes daban servicios, etcétera. Quiere decir que hay muchísimas soluciones.

¿Por qué somos pro registro? Porque trabajamos con personal de ANSE, con registros y tenemos un problema que no es menor; lo solucionamos artesanalmente, pero seguimos teniendo contingencias. Los abogados pueden dar fe de la cantidad de juicios que tenemos. Debemos demostrar un montón de cosas para que no vengan reclamos que a veces son bastante alocados. Esto tiene que ver con que la gente que contratamos no tiene habitualidad, no sabemos quién es. Simplemente viene y se presenta. El hecho de presentarse a trabajar y de que siempre se los tome o se le busque la vuelta, genera muchos derechos y situaciones bastante complejas. Las solucionamos de manera artesanal, es verdad, pero sería mucho mejor que hubiera un registro donde estuviera el perfil de la gente y pudiéramos acceder a personal profesional, por rol, etcétera, etcétera.

Nosotros trabajamos con mucha gente. Si observan nuestros aportes –que en el trabajo figuran como aportes al Banco de Previsión Social– verán que trabajamos con mucha gente y somos cuidadosos. Queremos que la gente tenga sus derechos, su jornal decoroso y pueda solucionar temas que de repente no puede resolver en otros espacios. Ese ha sido el espíritu de la empresa y siempre lo hemos mantenido. Por eso tenemos un buen rendimiento y *performance*. Pueden hablar con cualquier empresa que nos haya contratado y realmente verán que es así. Este servicio no es fácil, implica a muchísima gente; hay que coordinar, trabajar con grupos y la gente tiene que estar motivada, tirando para el mismo lado y haciendo las cosas de la mejor manera.

Por estas razones somos pro registro. Queremos que la gente tenga un lugar, esté en el sistema, tenga sus beneficios sociales, su jornal y su forma de trabajar. Cuidamos a las veinticinco personas que tenemos en la estiba. Hace mucho que cerró ANSE y mantenemos su mano de obra original. Podríamos trabajar con menos gente, pero no lo hacemos. Tenemos acuerdos con la gente para trabajar de esa manera.

Otros operadores tienen una realidad diferente. Trabajan con menos gente, con otras modalidades, apuestan más a la tecnología y a otras cosas. Obviamente, en los ámbitos en que nos movemos sentimos que se está en contra de esta situación, pero nosotros no lo estamos.

SEÑOR HEBER.- Realmente el tema del registro es importante, pero lo principal es que no va a haber registro ni nada de eso si no dan los números para poder actuar. O sea que estamos hablando en el

aire. Si resolvemos esto, puede existir registro; de lo contrario, no va a haber registro, empresas ni nada.

Estoy mirando los números del documento que nos han repartido en la mañana de hoy y quiero que conste en la versión taquigráfica que el costo actual de esta empresa por los estibadores –solo de esta– es de casi $ 7:000.000 más cargas sociales. Con el artículo 116, el costo de los estibadores para las empresas pasa a $ 181:000.000 más cargas sociales. O sea, cierran. Nadie puede con estos costos. Entonces, ¿de qué registro estamos hablando cuando no hay empresas? No va a haber actividad portuaria porque es imposible trabajar con esto.

Sin rotación los jornales son 32 y, en función del artículo 116, pasarían a ser casi el doble, 57,200. En la actualidad se precisan 216 estibadores y, según el artículo 116, en función de los jornales que tienen que pagar, serían 3.168 estibadores. Naturalmente, los miembros de la comisión no venimos a discutir, lo hacemos después entre nosotros y es bienvenida la propuesta, con o sin registro. A nosotros el registro nos parece bien, pero vamos a resolver el tema esencial, que es lo que establece la obligatoriedad de los trece jornales, que son los que, de alguna manera, desestabilizan todo el sistema portuario por lo que hemos visto. En función de eso, ¿la propuesta que presentan es similar o igual?

Resolviendo lo relativo al seguro de salud, que parecería ser el tema común, si la propuesta de ustedes es igual a la anterior que hemos recibido, se solucionaría lo del seguro de salud y no se generaría la obligatoriedad de los trece jornales, que creo que es lo que preocupa, a no ser que el interés sea otro que no advierto. Es decir, la propuesta que traen las empresas da una solución al tema del seguro de salud. Naturalmente ese es el punto. Por eso se trajo el artículo 116 en el paquete que vino de la Cámara de Representantes y no tuvimos oportunidad de modificarlo en el transcurso de la rendición de cuentas.

La pregunta es la siguiente: ¿es igual con o sin registro? El tema del registro es si existen empresas, si no de qué vale el registro, a no ser que se busque que todo sea estatal, es decir que volvamos hacia atrás, que no existan empresas privadas y que sea el propio puerto el que establezca el servicio. Es la única manera de resolver el tema. Ese costo entraría en el presupuesto y en los impuestos que no sé quién va a pagar porque no va a haber actividad privada para contribuir. No lo sé, por eso trato de imaginar un poco cuál es la solución. Ustedes traen una propuesta que busca resolver el tema del seguro de salud y es igual a la anterior. Es lo que quería saber.

SEÑORA PRESIDENTA.- Disculpe, señor senador Heber, pero le voy a hacer una aclaración. En la documentación que fue entregada tenemos dos redacciones, no sabíamos de la información que habían sintetizado. Ellos nos habían enviado hace unos días una redacción donde figura el registro. Por eso hice la pregunta.

SEÑOR HEBER.- No estoy cuestionando el hecho de que haga la pregunta; me pareció perfecta y la aclaración también. Yo quería preguntar sobre la solución del seguro de salud. Me parece que lo esencial es solucionar lo que dice el artículo 116, porque si no, no existe empresa.

SEÑOR SOLOCHIELLO.- Claramente la propuesta que tiene la señora senadora Ayala habla del registro y nosotros, repito, estamos a favor, pero sería muy complejo explicarlo porque, como dice el señor senador Heber, no se trata solo del tema del registro sino de la forma en que se instrumentaría. Esta solución es la que compartimos con los colegas que vinieron anteriormente.

SEÑORA PRESIDENTA.- Muchas gracias, nos mantendremos en contacto en la medida en que vayamos discutiendo el tema.

(Se retiran de sala los representantes de la empresa Tacua).

–Si la comisión está de acuerdo me gustaría que para la próxima sesión se invite a los trabajadores, a efectos de conocer su opinión sobre este tema.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes).

«Carpeta n.º 960/2017 – Distribuido n.º 1627/2017. Fondo de estabilización energética. Se autoriza al Poder Ejecutivo a transferir el monto excedente a rentas generales. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo.

Propuesta de modificación del artículo 116 de la Ley n.º 19535, de 25 de setiembre de 2017 (Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal Ejercicio 2016) remitida por Tacua S.A.».

Todo ha sido repartido.

SEÑOR CAMY.- Estoy preocupado, más que por generar una instancia de convencimiento –ojalá se pueda dar, pero capaz que no y es legítimo–, por el tiempo.

El Partido Nacional y quien habla estamos de acuerdo con el proyecto de ley que se sugiere, pero no quisiera que dejásemos de fijar posición al respecto dada la situación de real gravedad que existe.

Creo que la iniciativa debería tener su tratamiento y luego ver si se vota o no. Quizás algunos señores senadores estén de acuerdo y otros no y todos son libres de expresar su posición.

Ahora bien, lo que sí se podría cuestionar –y no es mi intención hacerlo– de este tema y de otros que han pasado es que no lo abordemos con la debida premura.

Quienes estuvimos en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda en oportunidad de tratar el artículo 116 del proyecto de ley de rendición de cuentas, asumimos el compromiso –consta en la versión taquigráfica– de revertir esta situación para el lado que fuese, y aclaro que no estoy planteando específicamente esto. Pasaron muchos meses, estamos a poco más de un mes –o menos, teniendo en cuenta el funcionamiento reglamentario del Cuerpo– de que esto se acote y no se pueda sacar adelante. Por lo tanto, creo que debemos tratar el tema.

Por otro lado, me gustaría saber quién vendría por los trabajadores, si el PIT-CNT o el sindicato portuario.

SEÑORA PRESIDENTA.- Al Supra.

SEÑOR CAMY.- Perfecto.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica).

SEÑORA PRESIDENTA.- Para la sesión del próximo jueves invitaremos a las delegaciones del sindicato, del Banco de Previsión Social y del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 11:54).